



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 3.10.2007
KOM(2007)560 v konečném znění

2007/0201(COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o ochraně chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu

{SEK(2007)1244}
{SEK(2007)1245}

(předložena Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. Souvislosti návrhu

Odůvodnění a cíle návrhu

Cílem návrhu je posílit požadavky Společenství zaměřené na zlepšení bezpečnosti chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu v případě zranění vzniklých v důsledku střetu s motorovým vozidlem.

Tyto požadavky v současnosti upravuje směrnice 2003/102/ES¹. Z důvodu požadavků článku 5 uvedené směrnice byl proveden přezkum ohledně proveditelnosti některých požadavků v rámci druhé etapy směrnice a možného využití systémů aktivní bezpečnosti. V rámci přezkumu byl učiněn závěr, že tyto požadavky nejsou proveditelné.

Komise proto navrhuje nové nařízení, které bude tvořit základ pro kombinaci proveditelných požadavků se systémy aktivní bezpečnosti. Výhodou tohoto přístupu je skutečnost, že toto nařízení je přímo použitelné v celé EU, nevyžaduje provedení do vnitrostátního práva a poskytuje podnikům i schvalovacím orgánům jediný soubor pravidel.

Směrnice 2005/66/ES ze dne 26. října 2005 týkající se použití systémů čelní ochrany dále upravuje kontrolu použití těchto systémů a stanovení úrovně ochrany nechráněných účastníků silničního provozu v případě střetu s vozidlem, které je tímto systémem vybaveno. Komise nyní navrhuje kombinaci požadavků této směrnice s požadavky směrnice 2003/102/ES týkající se ochrany chodců.

Obecné souvislosti

Dne 21. prosince 2000 přijala Komise sdělení, které se zabývalo možnostmi využití dobrovolného závazku průmyslu ke zlepšení bezpečnosti chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu v případě střetu s motorovým vozidlem. V uvedeném sdělení Komise přislíbila, že povede diskuse s Asociací evropských výrobců automobilů (ACEA) s cílem tohoto závazku dosáhnout a že zahájí paralelní dialog s Asociací japonských výrobců automobilů (JAMA) a Asociací korejských výrobců automobilů (KAMA).

Ve sdělení² přijatém dne 11. července 2001 předložila Komise závazek ACEA v oblasti ochrany chodců Radě a Evropskému parlamentu. Součástí závazku byl soubor testů zaměřených na zlepšení konstrukce předních částí motorových vozidel, jakož i řada dodatečných opatření aktivní a pasivní bezpečnosti, které rovněž přispívají k lepší ochraně chodců. Tato opatření se týkala: vybavení všech motorových vozidel protiblokovacími brzdovými systémy (ABS) a světly pro jízdu za dne (DRL), budoucího zavedení pokročilých systémů nových technologií pro aktivní bezpečnost a dobrovolného zákazu prodeje pevných ochranných rámců. Od té doby přijaly Asociace japonských výrobců automobilů (JAMA) a Asociace korejských výrobců automobilů (KAMA) podobné závazky jako ACEA a výsledkem je, že se na 99 % stávajících výrobců automobilů vztahují tytéž závazky.

¹ Úř. věst. L 321, 6.12.2003, s. 15.

² Úř. věst. C 261, 30.10.2003, s. 576, KOM(2001) 389 v konečném znění.

V uvedeném sdělení z července 2001 Komise oznámila, že po konzultaci s Evropským parlamentem a Radou rozhodne, zda závazek průmyslu přijme prostřednictvím doporučení, nebo zda navrhne právní předpis v oblasti ochrany chodců.

Evropský parlament i Rada uvítaly hlavní body závazku průmyslu, pokud jde o opatření ke zlepšení koncepčních prvků předních částí vozidel.

V usnesení ze dne 13. června 2002 vznesl Evropský parlament požadavek „rámcové“ směrnice stanovující data použitelnosti jednotlivých ustanovení, cíle, jichž má být dosaženo, a způsob kontroly provádění. Proto Komise souhlasila s tím, že na základě příslušného obsahu uvedených závazků navrhne rámcový právní předpis.

Tento návrh právního předpisu byl předložen ke spolurozhodování a výsledkem byla směrnice 2003/102/ES týkající se ochrany chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu.

Komise následně v souladu s představami Rady a Evropského parlamentu navrhla opatření na kontrolu systémů čelní ochrany. Ta byla zveřejněna jako směrnice 2005/66/ES. Nyní se považuje za vhodné sladit tuto směrnici se všemi návrhy na změnu směrnice o ochraně chodců zahrnutím potřebných ustanovení do navrhovaného nařízení.

Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

V současnosti platí směrnice 2003/102/ES týkající se ochrany chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu. Ze studie o otázkách proveditelnosti požadavků druhé etapy, která byla provedena v rámci článku 5 uvedené směrnice, vyplynulo, že tyto požadavky nejsou proveditelné. Tento návrh vychází z předchozích požadavků, které však byly v zájmu zajištění proveditelnosti změněny.

Směrnice 2005/66/ES týkající se použití systémů čelní ochrany upravuje kontrolu těchto systémů jako původního vybavení nebo náhradních dílů. Návrh tyto požadavky kombinuje s požadavky zabezpečujícími ochranu chodců, čímž zajišťuje soulad v oblasti ochrany chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu.

Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

Návrh je plně v souladu s cílem snížit počet úmrtí na silnicích, který Komise stanovila v bílé knize týkající se evropské dopravní politiky.

2. Konzultace zúčastněných stran a posouzení dopadů

Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Všechny konzultace se týkaly pouze pozměněných požadavků druhé etapy směrnice o ochraně chodců, neboť požadavky na systémy čelní ochrany mají zůstat nepozměněné.

Uskutečnila se konzultační schůzka se zástupci evropských, japonských a korejských výrobců automobilů. Na této schůzce se projednávaly požadavky druhé etapy platné směrnice a hovořilo se o tom, co by bylo považováno za potřebné k zajištění proveditelných řešení, která by bylo možné dodržet.

V červnu a červenci roku 2005 na internetu probíhala otevřená konzultace. Komise obdržela 17 odpovědí, jejichž výsledky jsou k dispozici na adrese:

http://ec.europa.eu/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/consultation_phase_II/contributions.htm.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Z výsledků konzultace obecně vyplynulo, že tento návrh mohou přijmout téměř všechny strany, neboť je proveditelný a nechráněným účastníkům silničního provozu zároveň zaručuje zamýšlenou úroveň bezpečnosti.

Odpovědi získané internetovou konzultací se týkaly otázek, které byly zohledněny v tomto návrhu, nebo budou začleněny do prováděcího právního předpisu.

Tyto odpovědi jsou podrobněji rozebrány v posouzení dopadů, které je k tomuto návrhu připojeno.

Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Dotyčné vědecké/odborné oblasti

Analýza konstrukce vozidel a statistika nehod a zranění u motorových vozidel.

Použitá metodika

Analýza záznamů o zraněních z databází o nehodách a simulace výsledků různých scénářů ohledně rychlosti a plochy nárazu při střetu mezi vozidlem a nechráněným účastníkem silničního provozu.

Hlavní konzultované organizace/odborníci

Transport Research Laboratory ve Spojeném království.

Shrnutí obdržených a použitých stanovisek

Zpráva Transport Research Laboratory poukázala na potřebu přepracovat některé požadavky platné směrnice v zájmu zajištění jejich proveditelnosti a obsahovala doporučení, aby byl v právních předpisech používán jako požadavek systém aktivní bezpečnosti s cílem zaručit nechráněným účastníkům silničního provozu lepší úroveň bezpečnosti.

Prostředky použité pro zveřejnění odborných konzultací

Zpráva Transport Research Laboratory, která se mimo jiné rozsáhleji zabývá hodnocením přínosů systému asistence při brzdění, je k dispozici na této internetové stránce:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pages/background/pedestrianprotection/index.htm>.

Posouzení dopadů

V posouzení dopadů nejsou zvažovány tyto možnosti:

1) Právní předpisy přijaté členskými státy

Platná směrnice je součástí systému schvalování typu úplného vozidla, který zajistil úplnou harmonizaci právních předpisů o konstrukci vozidel na úrovni EU. Tento systém schvalování typu existuje od roku 1970 a má zajišťovat řádné fungování vnitřního trhu pro automobilový průmysl a zároveň i bezpečnost a kvalitu při konstrukci vozidel.

Pokud by směrnice byla zrušena, mohly by členské státy v této oblasti přijímat vlastní právní předpisy. Výsledkem by byl nesoulad ve fungování vnitřního trhu a nadále by již nebyl zaručen volný oběh vozidel.

Zrušení právních předpisů se proto nenavrhuje.

(2) Použití dobrovolné dohody

Je třeba mít na paměti, že směrnice vznikla jako výsledek přímých žádostí Evropského parlamentu a Rady o právní předpis v návaznosti na prozkoumání konzultačního dokumentu předloženého Komisí, který se týkal předchozí dobrovolné dohody v oblasti ochrany chodců. V důsledku těchto žádostí byla hlavní část uvedené dobrovolné dohody začleněna do platné směrnice. Navíc byl do směrnice³ (rovněž na žádost legislativních orgánů) začleněn dobrovolný zákaz pevných ochranných rámců.

Nová dobrovolná dohoda v této oblasti proto nebyla považována za vhodné řešení.

V posouzení dopadů jsou zvažovány tyto možnosti:

(3) Ponechání stávající směrnice v platnosti

Jedním z možných přístupů by bylo nejednat o změně požadavků druhé etapy a navrhnout pozdější lhůty pro jejich provedení. Komise však nemůže přehlížet skutečnost, že požadavky druhé etapy platné směrnice byly shledány neproveditelnými a že se tato situace v budoucnu velmi pravděpodobně nezmění. Proto je Komise nucena přijmout nezbytná a vhodná opatření, aby požadavky změnila a poskytla potřebnou jistotu ve věci proveditelnosti⁴.

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/66/ES ze dne 26. října 2005 o použití systémů čelní ochrany na motorových vozidlech a o změně směrnice Rady 70/156/EHS (Úř. věst. L 309, 25.11.2005, s. 37).

⁴ Viz článek 5 směrnice 2003/102/ES.

Ponechání stávající směrnice v platnosti proto bylo zamítnuto. Platná směrnice však slouží jako referenční základ pro porovnání přínosů ostatních možností.

(4) Přijetí návrhu výrobního odvětví

Poté, co výrobní odvětví posoudilo otázky proveditelnosti, navrhlo, aby byly místo požadavků druhé etapy dále používány požadavky první etapy a aby bylo vyžadováno použití systémů asistence při brzdění. Tato možnost byla zvážena a nakonec zamítnuta, jelikož se Komise domnívá, že některé požadavky na pasivní bezpečnost by měly být zpřísněny. Potenciální výsledky, které by tato možnost přinesla, však slouží jako referenční základ pro porovnání s konečnou možností.

(5) Změna týkající se pouze požadavků na pasivní bezpečnost

Návrh, aby se změny týkaly pouze stávajících požadavků a učinily je technicky proveditelnějšími, by zajistil zlepšení předních částí vozidel proveditelným způsobem. Připouští se však, že výsledkem by bylo zhoršení očekávané bezpečnosti, což není v souladu s požadavky článku 5 platné směrnice. Jelikož tato možnost nepředstavuje opatření, které „nabízí přinejmenším stejnou úroveň ochrany jako stávající ustanovení“, nebyla dále zvažována.

(6) Změna platné směrnice vzhledem k požadavkům druhé etapy a kombinace s použitím opatření aktivní bezpečnosti k zajištění požadované úrovně bezpečnosti

Bylo uvedeno a akceptováno, že stávající požadavky nejsou proveditelné a musejí být změněny. Ve zprávě Transport Research Laboratory se zkoumalo a posuzovalo použití systémů asistence při brzdění v kombinaci se změnou stávajících požadavků na pasivní bezpečnost. Podle článku 5 platné směrnice musí nyní Komise předložit návrh, který „nabízí přinejmenším stejnou úroveň ochrany jako stávající ustanovení“. Výsledky uvedené zprávy ukazují, že navržená kombinace změněných pasivních opatření a používání nových aktivních opatření by mohla nechráněným účastníkům silničního provozu poskytnout dostatečně lepší úroveň bezpečnosti nad rámec stávajících požadavků.

Návrh tedy vychází z této možnosti.

3. Právní stránka návrhu

Shrnutí navrhovaných opatření

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o ochraně chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu před střetem a v případě střetu s motorovým vozidlem a o změně rámcové směrnice o schvalování typu motorových vozidel.

Právní základ

Článek 95 Smlouvy

Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity se použije, nespadá-li návrh do výlučné působnosti Společenství.

Cílů návrhu nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, neboť navrhované nařízení bude součástí systému schvalování typu vozidel v EU.

Cílů návrhu bude lépe dosaženo prostřednictvím akce na úrovni Společenství, neboť toto opatření zamezí překážkám obchodu mezi členskými státy, které by jinak vznikly. Stávající používání a uplatňování systému schvalování typu vozidel v EU svědčí o tom, jak je tento systém v evropském měřítku přijímán a oceňován. Uvedený systém stanoví jasné požadavky na konstrukci vozidel s cílem jednotně a dohodnutým způsobem zvýšit jejich úroveň bezpečnosti.

Návrh je tedy v souladu se zásadou subsidiarity.

Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality, neboť nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů bezpečnosti nechráněných účastníků silničního provozu.

Zpráva Transport Research Laboratory obsahovala analýzu nákladů a přínosů, z níž vyplývá, že tento návrh představuje pro společnost jako celek přínos.

Volba nástrojů

Navrhovaný nástroj: nařízení.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z tohoto důvodu:

Použití nařízení je považováno za vhodné, neboť poskytuje požadovanou jistotu včasného souladu, aniž by bylo nutné provedení do vnitrostátního práva členských států.

4. Rozpočtové důsledky

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

5. Doplnkové informace

Simulace, pilotní fáze a přechodné období

Návrh obsahuje několik přechodných období, aby byl výrobcům vozidel poskytnut dostatečný předstih, pokud jde o konstrukční a výrobní postupy.

Zjednodušení

Návrh stanoví zjednodušení správních postupů pro vnitrostátní orgány a Komisi.

Vzhledem k použití nařízení nebude nutné provedení do vnitrostátního práva.

Zrušení platných právních předpisů

Přijetí návrhu povede ke zrušení směrnic 2003/102/ES a 2005/66/ES.

Přezkum / revize / ustanovení o skončení platnosti

Návrh obsahuje ustanovení o přezkumu za účelem zajištění toho, aby byly v budoucnu úrovně bezpečnosti zachovány.

Evropský hospodářský prostor

Navrhovaný akt se týká záležitosti EHP, a je tedy třeba jej rozšířit na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o ochraně chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise⁵,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁶,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁷,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž musí být zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. K tomuto účelu se uplatňuje systém ES schvalování typu motorových vozidel. Technické předpisy pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska ochrany chodců by měly být harmonizovány, aby se zabránilo přijetí požadavků lišících se v jednotlivých členských státech a aby se zajistilo řádné fungování vnitřního trhu.
- (2) Toto nařízení je jedním ze zvláštních právních aktů v rámci postupu ES schvalování typu podle směrnice Evropského parlamentu a Rady [.../.../ES] ze dne [...], kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (dále jen „rámcová směrnice“)⁸.
- (3) Ze zkušenosti vyplývá, že právní předpisy v oblasti motorových vozidel často obsahují velmi podrobná technická ustanovení. Je proto vhodné přijmout nařízení namísto směrnice, aby se zabránilo vzniku rozporů mezi prováděcími opatřeními a zbytečnému množství právních předpisů v členských státech. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/102/ES ze dne 17. listopadu 2003 o ochraně chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu před střetem a v případě střetu s

⁵ Úř. věst. C

⁶ Úř. věst. C

⁷ Úř. věst. C

⁸ [Návrh nové „rámcové směrnice“, která se nyní nachází v procesu přijímání. KOM(2003) 418 a KOM(2004) 738.]

motorovým vozidlem a o změně směrnice Rady 70/156/EHS⁹ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/66/ES ze dne 26. října 2005 o použití systémů čelní ochrany na motorových vozidlech a o změně směrnice Rady 70/156/EHS¹⁰, která stanoví požadavky na montáž a použití systémů čelní ochrany na vozidlech, a tedy úroveň ochrany chodců, by proto měly být nahrazeny tímto nařízením, aby byla zajištěna soudržnost v této oblasti. K tomu je nutné, aby členské státy zrušily právní předpisy, kterými se zrušované směrnice provádí do vnitrostátního práva.

- (4) Ukázalo se, že směrnice 2003/102/ES není s ohledem na požadavky pro druhou etapu provádění proveditelná. V této souvislosti článek 5 uvedené směrnice požadoval, aby Komise předložila potřebné návrhy, které by vyřešily problémy proveditelnosti těchto požadavků a eventuálně využily systémy aktivní bezpečnosti a zároveň zajistily, aby nedošlo ke snížení úrovně bezpečnosti poskytované nechráněným účastníkům silničního provozu.
- (5) Ze studie, kterou Komise zadala, vyplývá, že požadavky na ochranu chodců lze výrazně zlepšit použitím kombinace pasivních a aktivních opatření, která nabízejí vyšší úroveň ochrany než dřívější ustanovení. Byl zejména identifikován jeden systém aktivní bezpečnosti, totiž systém asistence při brzdění, který v kombinaci se změnami požadavků na pasivní bezpečnost výrazně zvýší úroveň poskytované ochrany. Je proto vhodné stanovit povinnost instalovat v nových motorových vozidlech systémy asistence při brzdění.
- (6) U vozidel vybavených systémy pro prevenci střetů by nemělo být vyžadováno splnění některých požadavků stanovených tímto nařízením v rozsahu, v jakém budou schopna zabránit střetům s chodci namísto pouhého zmírnění důsledků těchto střetů.
- (7) Vzhledem k tomu, že je v silničním provozu ve městech používán stále větší počet těžších vozidel, je vhodné, aby se předpisy v oblasti ochrany chodců nevztahovaly pouze na vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, nýbrž po určitém přechodném období rovněž na vozidla kategorie M₁ a kategorie N₁, která uvedený limit převyšují.
- (8) V zájmu zlepšení ochrany chodců v co nejbližší době by výrobci, kteří chtějí žádat o schválení typu v souladu s novými požadavky ještě před tím, než tyto požadavky budou povinné, měli být schopni tak učinit, pokud jsou potřebná prováděcí opatření již v platnosti.
- (9) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹¹.
- (10) Komisi by měla být zejména svěřena pravomoc k přijetí technických ustanovení o uplatňování požadavků na zkoušky, funkčních požadavků na systémy pro prevenci střetů a prováděcích opatření založených na výsledcích vyhodnocování. Jelikož uvedená opatření mají obecnou působnost a jejich účelem je změnit jiné než podstatné

⁹ Úř. věst. L 321, 6.12.2003, s. 15.

¹⁰ Úř. věst. L 309, 25.11. 2005, s. 37.

¹¹ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

prvky tohoto nařízení jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, měla by být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

- (11) V zájmu zajištění plynulého přechodu od ustanovení směrnic 2003/102/ES a 2005/66/ES k tomuto nařízení je třeba použitelnost tohoto nařízení odložit o určitou dobu po jeho vstupu v platnost.
- (12) Cílů tohoto nařízení, tj. uskutečnění vnitřního trhu zavedením společných technických předpisů v oblasti ochrany chodců, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států. Z důvodu rozsahu potřebné činnosti lze těchto cílů lépe dosáhnout na úrovni Společenství. Společenství proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

Předmět, oblast působnosti a definice

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky na konstrukci a fungování vozidel a systémů čelní ochrany s cílem snížit počet a závažnost zranění chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, do kterých narazí přední části těchto vozidel, a s cílem zabránit těmto střetům.

Článek 2

Oblast působnosti

- 1. Toto nařízení se vztahuje na
 - a) motorová vozidla kategorie M₁ podle definice v čl. [3 odst. 11] směrnice [.../.../ES] a v části A přílohy II uvedené směrnice;
 - b) motorová vozidla kategorie N₁ podle definice v čl. [3 odst. 11] směrnice [.../.../ES] a v části A přílohy II uvedené směrnice s výhradou odstavce 2 tohoto článku;
 - c) systémy čelní ochrany montované na vozidla uvedená v písm. a) a b) jako původní vybavení nebo prodávané jako samostatné technické celky určené k montáži do těchto vozidel.

2. Body 2 a 3 přílohy I se nepoužijí na vozidla kategorie N_1 , u nichž se R-bod sedadla řidiče nachází buď před přední nápravou, nebo podélně za příčnou střednicí přední nápravy o méně než 1 000 mm.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se všeobecně rozumí:

- (1) „sloupkem A“ přední vnější podpěra střechy, vedoucí od podvozku ke střeše vozidla;
- (2) „systémem asistence při brzdění“ systém, který řidiči pomáhá tím, že v situacích nouzového brzdění zajišťuje použití maximálního dosažitelného zpomalení;
- (3) „nárazníkem“ jakákoliv přední spodní vnější část konstrukce vozidla, včetně upevňovacích prvků, která je určena k ochraně vozidla při čelním střetu v nízké rychlosti s jiným vozidlem;
- (4) „systémem čelní ochrany“ samostatná konstrukce nebo samostatné konstrukce, jako např. pevný ochranný rám nebo přídavný nárazník, které jsou společně s nárazníkem, jenž je součástí původního vybavení, určeny k ochraně vnějšího povrchu vozidla před poškozením v případě střetu s předmětem, s výjimkou konstrukcí s hmotností menší než 0,5 kg, určených pouze k ochraně světel;
- (5) „maximální hmotností“ maximální technicky přípustná hmotnost plně naloženého vozidla udávaná výrobcem podle přílohy I bodu 3.8 směrnice [...]/.../ES];
- (6) „vozidla kategorie N_1 odvozenými od kategorie M_1 “ vozidla kategorie N_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, která mají v části před sloupky A stejnou základní konstrukci a tvar jako původní vozidla kategorie M_1 .

Kapitola II

Povinnosti výrobců

Článek 4

Povinnosti výrobců

1. V souladu s článkem 9 výrobci zajistí, aby vozidla uváděná na trh byla vybavena ověřeným systémem asistence při brzdění v souladu s požadavky bodu 4 přílohy I a aby splňovala požadavky stanovené v bodě 2 nebo 3 přílohy I.

2. V souladu s článkem 10 výrobci zajistí, aby systémy čelní ochrany, buď montované na vozidla uváděná na trh jako původní vybavení nebo dodávané jako samostatné technické celky, splňovaly požadavky stanovené v bodě 5 přílohy I.
3. Výrobci poskytnou schvalovacím orgánům příslušné údaje o požadavcích na vozidlo a systém čelní ochrany a o podmínkách zkoušek. Mezi těmito údaji musí být rovněž informace požadované pro účely funkční kontroly fungování jakýchkoli zařízení aktivní bezpečnosti instalovaných ve vozidle.
4. V případě systémů čelní ochrany prodáváných jako samostatné technické celky výrobci poskytnou schvalovacím orgánům příslušné údaje o požadavcích na tyto systémy a podmínkách zkoušek. Mezi těmito údaji musí být rovněž informace o vozidlech, pro která byl systém zkoušen, a úplné pokyny k montáži.
5. Systémy čelní ochrany jako samostatné technické celky nesmějí být distribuovány, nabízeny k prodeji ani prodávány, jestliže nejsou doplněny o seznam typů vozidel, pro něž byl systém čelní ochrany schválen, a srozumitelnými pokyny k montáži. Pokyny k montáži musí obsahovat konkrétní návod na připevnění včetně způsobů uchycení pro vozidla, pro něž byl celek schválen, aby bylo možné připevnit schválené konstrukční části na vozidlo způsobem, jenž je v souladu s příslušnými ustanoveními bodě 6 přílohy I.
6. Komise přijme prováděcí opatření stanovující technické požadavky pro použití požadavků uvedených v příloze I.

Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení mimo jiné jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 40 odst. 2 směrnice [...]/.../ES].

Článek 5

Žádost o ES schválení typu

1. Žádá-li výrobce o ES schválení typu pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců, předloží schvalovacímu orgánu informační dokument vyhotovený v souladu se vzorem stanoveným v části 1 přílohy II.

Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu předá výrobce vozidlo reprezentativní pro typ vozidla, který má být schválen.

2. Žádá-li výrobce o ES schválení typu pro typ vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany, předloží schvalovacímu orgánu informační dokument vyhotovený v souladu se vzorem stanoveným v části 2 přílohy II.

Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu předá výrobce vozidlo reprezentativní pro typ vozidla s namontovaným systémem čelní ochrany, který má být schválen. Na požádání musí výrobce technické zkušebně předat rovněž specifické konstrukční části nebo vzorky použitých materiálů.

3. Žádá-li výrobce o ES schválení typu pro typ systému čelní ochrany jako samostatného technického celku, předloží schvalovacímu orgánu informační dokument vyhotovený v souladu se vzorem stanoveným v části 3 přílohy II.

Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu předá výrobce jeden vzorek typu systému čelní ochrany, který má být schválen. Bude-li to zkušebna považovat ze nutné, může požádat o další vzorky. Vzorky musí být zřetelně a nesmazatelně označeny obchodní firmou nebo značkou žadatele a označením typu. Výrobce přijme opatření pro pozdější povinné uvedení značky ES schválení typu.

Kapitola III

Povinnosti orgánů členských států

Článek 6

Udělení ES schválení typu

1. Jsou-li splněny příslušné požadavky, udělí schvalovací orgán ES schválení typu a vydá číslo schválení typu v souladu se systémem číslování stanoveným v příloze VII směrnice [.../.../ES].

Schvalovací orgán nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla nebo systému čelní ochrany.

2. Pro účely odstavce 1 vydá schvalovací orgán certifikát ES schválení typu v souladu s těmito vzory:
 - a) vzor stanovený v části 1 přílohy III pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců;
 - b) vzor stanovený v části 2 přílohy III pro typ vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany;
 - c) vzor stanovený v části 3 přílohy III pro typ systému čelní ochrany jako samostatného technického celku.

Článek 7

Značka ES schválení typu pro samostatný technický celek

Každý systém čelní ochrany shodný se schváleným typem, pro který bylo uděleno ES schválení typu pro samostatný technický celek, musí být opatřen značkou ES schválení typu podle této směrnice musí být opatřen značkou ES schválení typu pro samostatný technický celek podle přílohy IV.

Článek 8

Úprava typu a změny schválení typu

Každá změna vozidla v části před sloupky A nebo systému čelní ochrany, která má vliv na konstrukci, hlavní rozměry, materiály vnějšího povrchu vozidla, způsoby upevnění nebo uspořádání vnějších i vnitřních konstrukčních částí a která by mohla podstatně ovlivnit výsledky zkoušek, se považuje za změnu podle článku [13] směrnice [.../.../ES], a vyžaduje proto podání nové žádosti o schválení typu.

Článek 9

Harmonogram pro použití nařízení na vozidla

1. Ode dne stanoveného v čl. 15 odst. 2 vnitrostátní orgány odmítnou z důvodů týkajících se ochrany chodců udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro jakýkoliv z těchto nových typů vozidel:
 - a) typy vozidel kategorie M₁, které nesplňují technické požadavky uvedené v bodě 4 přílohy I;
 - b) typy vozidel kategorie M₁ s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, které nesplňují technické požadavky uvedené v bodech 2 a 3 přílohy I;
 - c) typy vozidel kategorie N₁ odvozené od typů vozidel kategorie M₁ s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, které nesplňují technické požadavky uvedené v bodech 2 a 4 nebo bodech 3 a 4 přílohy I.
2. Od *[třicet tři měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost]* vnitrostátní orgány u nových vozidel kategorie M₁ nebo N₁ odvozených od vozidel kategorie M₁, jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 2 500 kg a která nesplňují technické požadavky uvedené v bodě 4 přílohy I, z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku [26] směrnice [.../.../ES] a zakáží registraci, prodej a uvedení těchto vozidel do provozu.
3. Od *[padesát šest měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost]* vnitrostátní orgány odmítnou z důvodů týkajících se ochrany chodců udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro jakýkoliv z těchto nových typů vozidel:
 - a) typy vozidel kategorie M₁, které nesplňují technické požadavky uvedené v bodě 4 přílohy I;
 - b) typy vozidel kategorie M₁ s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, které nesplňují technické požadavky uvedené v bodě 3 přílohy I;
 - c) typy vozidel kategorie N₁ odvozené od typů vozidel kategorie M₁ s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, které nesplňují technické požadavky uvedené v bodech 3 a 4 přílohy I.

4. Od *[šedesát měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost]* vnitrostátní orgány u nových vozidel kategorie M₁ nebo N₁ odvozených od kategorie M₁, jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 2 500 kg a která nesplňují technické požadavky uvedené v bodech 2 a 4 nebo bodech 3 a 4 přílohy I, z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku [26] směrnice [.../.../ES] a zakáží registraci, prodej a uvedení těchto vozidel do provozu.
5. Od *[sedmdesát osm měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost]* vnitrostátní orgány odmítnou u nového typu vozidla, který nesplňuje technické požadavky uvedené v bodech 3 a 4 přílohy I, z důvodů týkajících se ochrany chodců udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu.
6. Od *[sedmdesát osm měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost]* vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku [26] směrnice [.../.../ES] a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu jakéhokoliv z těchto nových vozidel:
 - a) vozidla kategorie M₁ nebo N₁, která nesplňují technické požadavky uvedené v bodě 4 přílohy I;
 - b) vozidla kategorie M₁ nebo N₁ odvozená od vozidel kategorie M₁ s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, která nesplňují technické požadavky uvedené v bodech 2 a 3 přílohy I.
7. Od *[sto šestnáct měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost]* vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku [26] směrnice [.../.../ES] a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu jakéhokoliv z těchto nových vozidel:
 - a) vozidla kategorie M₁ nebo N₁, která nesplňují technické požadavky uvedené v bodě 4 přílohy I;
 - b) vozidla kategorie M₁ nebo N₁ odvozená od vozidel kategorie M₁ s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, která nesplňují technické požadavky uvedené v bodě 3 přílohy I.
8. Od *[sto třicet osm měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost]* vnitrostátní orgány u nových vozidel, která nesplňují technické požadavky uvedené v bodech 3 a 4 přílohy I, z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku [26] směrnice [.../.../ES] a zakáží registraci, prodej a uvedení těchto vozidel do provozu.
9. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 až 8 tohoto článku a s výhradou vstupu v platnost opatření přijatých podle čl. 4 odst. 6, pokud o to výrobce požádá, nesmějí vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců odmítnout udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla ani zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla, pokud dotčené vozidlo splňuje technické požadavky uvedené v bodě 3 nebo bodě 4 přílohy I.

Článek 10

Použití nařízení na systémy čelní ochrany

1. Vnitrostátní orgány odmítnou u nového typu vozidla vybaveného systémem čelní ochrany nebo u nového typu systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek, které nesplňují požadavky stanovené v bodech 5 a 6 přílohy I, udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu.
2. Z důvodů souvisejících se systémy čelní ochrany považují vnitrostátní orgány prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku [26] směrnice [.../.../ES] a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu nových vozidel, která nesplňují požadavky stanovené v bodech 5 a 6 přílohy I tohoto nařízení.
3. Požadavky stanovené v bodech 5 a 6 přílohy I tohoto nařízení se použijí na systémy čelní ochrany dodávané jako samostatné technické celky pro účely článku [28] směrnice [.../.../ES].

Článek 11

Systémy pro prevenci střetů

1. Vozidla vybavená systémy pro prevenci střetů nemusejí splňovat požadavky na zkoušky uvedené v bodech 2 a 3 přílohy I, aby jim bylo uděleno ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců, nebo aby mohla být prodávána, registrována nebo uváděna do provozu.
2. Komise může přijmout prováděcí opatření stanovující funkční požadavky potřebné pro účely prvního odstavce.

Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení mimo jiné jeho doplněním, se přijímají postupem stanoveným v čl. 40 odst. 2 směrnice [.../.../ES].

Požadavky musejí zajišťovat úrovně ochrany, které jsou ve smyslu skutečné účinnosti přinejmenším rovnocenné úrovním ochrany, které zajišťují body 2 a 3 přílohy I tohoto nařízení.

Článek 12

Vyhodnocování

1. Vnitrostátní orgány musejí Komisi každý rok poskytnout výsledky vyhodnocování podle bodů 2.2, 2.4 a 3.2 přílohy I, a to nejpozději do 28. února roku následujícího po roce jejich získání.

Požadavek na poskytování těchto výsledků se přestane používat od [pět let po vstupu tohoto nařízení v platnost].

2. Komise může na základě výsledků vyhodnocování provedeného podle bodů 2.2, 2.4 a 3.2 přílohy I podle potřeby přijmout prováděcí opatření.

Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení mimo jiné jeho doplněním, se přijímají postupem stanoveným v čl. 40 odst. 2 směrnice [.../.../ES].

3. Komise bude vyhodnocovat použití systémů asistence při brzdění a jiných technologií, které mohou poskytovat lepší ochranu nechráněných účastníků silničního provozu, a nejpozději do [pět let po vstupu tohoto nařízení v platnost] přezkoumá fungování tohoto nařízení ohledně účinného zavedení a používání této technologie a jejího dalšího vývoje a předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě, ke které případně přiloží příslušné návrhy.

Článek 13

Sankce

1. Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení tohoto nařízení výrobci a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich provedení. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato pravidla Komisi nejpozději [*osmnáct měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost*] a neprodleně jí oznámí každou jejich následnou změnu.
2. K druhům porušení tohoto nařízení, za něž se ukládají sankce, patří přinejmenším tyto:
 - a) vydávání nepravdivých prohlášení při postupech schvalování nebo postupech vedoucích ke stažení schválení;
 - b) padělání výsledků zkoušek pro schválení typu;
 - c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení nebo odejmutí schválení typu;
 - d) odmítnutí poskytnout přístup k informacím.

Kapitola IV

Přechodná a závěrečná ustanovení

Článek 14

Zrušení

Ode dne stanoveného v čl.15 odst. 2 se směrnice 2003/102/ES a 2005/66/ES zrušují.

Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 15

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od [*devět měsíců po vstupu v platnost*], s výjimkou ustanovení čl. 9 odst. 9, které se použije ode dne vstupu nařízení v platnost.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne.

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*

PŘÍLOHA

PŘÍLOHA I

TECHNICKÉ POŽADAVKY PRO ZKOUŠKY VOZIDEL A SYSTÉMŮ ČELNÍ OCHRANY

1. Pro účely této přílohy se rozumí:
 - 1.1 „náběžnou hranou kapoty“ přední horní vnější část konstrukce, která zahrnuje kapotu a blatníky, horní a boční části pouzder světlometů a všechny další upevňovací prvky;
 - 1.2 „vztažnou čarou náběžné hrany kapoty“ geometrické místo bodů dotyku 1 000 mm dlouhého příložného pravítka s předním povrchem kapoty, když se příložným pravítkem udržovaným v poloze rovnoběžné se svislou podélnou rovinou vozidla, skloněným v úhlu 50° směrem dozadu a s dolním koncem 600 mm nad vozovkou pohybuje příčně podél náběžné hrany kapoty tak, že se jí stále dotýká. U vozidel s horním povrchem kapoty skloněným v podstatě v úhlu 50°, takže příložné pravítko vykazuje spíše souvislý nebo vícenásobný dotyk než bodový, se vztažná čára stanoví s příložným pravítkem skloněným v úhlu 40° směrem dozadu. Je-li vozidlo takového tvaru, že se v určitém místě podél šířky vozidla dotkne povrchu vozidla nejprve spodní konec příložného pravítka, považují se body dotyku v této poloze za body vztažné čáry náběžné hrany kapoty. Je-li vozidlo takového tvaru, že se v určitém místě podél šířky vozidla dotkne povrchu vozidla nejprve horní konec příložného pravítka, považuje se za vztažnou čáru náběžné hrany kapoty v této postranní poloze dosah ovinutí 1 000 mm. Jestliže se příložné pravítko v průběhu tohoto postupu dotkne horní hrany nárazníku, považuje se tato hrana pro účely tohoto nařízení rovněž za náběžnou hranu kapoty;
 - 1.3 „dosahem ovinutí 1 000 mm“ geometrické místo bodů opsané na předním horním povrchu jedním koncem 1 000 mm dlouhé ohebné pásky udržované ve svislé podélné rovině vozidla a posouvané příčně podél předku kapoty, nárazníku a systému čelní ochrany. Páska je po celou dobu měření napjatá, přičemž se jeden konec dotýká vztažné úrovně vozovky svisle pod přední stranou nárazníku a druhý se dotýká předního horního povrchu. Vozidlo je v normální jízdní poloze;
 - 1.4 „horním povrchem kapoty“ vnější část konstrukce, která zahrnuje horní povrch všech vnějších dílů s výjimkou čelního skla, sloupků A a částí konstrukce za nimi. Obsahuje tedy mimo jiné kapotu, blatníky, mřížku vstupu vzduchu, hřídele stíračů skel a dolní rám čelního skla;
 - 1.5 „předním horním povrchem“ vnější část konstrukce, která zahrnuje horní povrch všech vnějších dílů s výjimkou čelního skla, sloupků A a částí konstrukce za nimi;
 - 1.6 „vztažnou úroveň vozovky“ vodorovná rovina rovnoběžná s úrovní vozovky, která představuje úroveň vozovky pro vozidlo stojící v klidu na rovinném povrchu, se zataženou ruční brzdou, v normální jízdní poloze;

- 1.7 „normální jízdní polohou“ poloha vozidla v provozním stavu, které stojí na vozovce, s pneumatikami nahuštěnými na doporučený tlak, s předními koly v přímém směru, s maximálními náplněmi všech kapalin nezbytných k provozu vozidla, s plnou standardní výbavou dodávanou výrobcem vozidla, s hmotností 75 kg umístěnou na sedadle řidiče a hmotností 75 kg umístěnou na předním sedadle spolujezdce a s odpružením seřízeným na jízdu rychlostí 40 km/h nebo 35 km/h za běžných jízdních podmínek stanovených výrobcem (zvláště u vozidel s aktivním odpružením nebo se zařízením pro automatické vyrovnávání výšky);
- 1.8 „čelním sklem“ čelní zasklení vozidla, které splňuje všechny příslušné požadavky přílohy I směrnice Rady 77/649/EHS¹²;
- 1.9 „kritériem pohybu hlavy (HPC)“ hodnota nejvyššího zrychlení působícího na hlavu během nárazu vypočtená pro daný časový interval. Vypočítává se z výsledků časových průběhů akcelerometru jako maximální hodnota (v závislosti na t_1 a t_2) rovnice:

$$HPC = \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a \, dt \right]^{2.5} (t_2 - t_1)$$

kde „a“ je výsledné zrychlení v násobcích „g“ a t_1 a t_2 jsou dva časové okamžiky (vyjádřené v sekundách) v průběhu nárazu určující počátek a konec záznamu, kdy je hodnota HPC nejvyšší. Hodnoty HPC, u nichž je časový interval ($t_1 - t_2$) větší než 15 ms, se pro účely výpočtu nejvyšší hodnoty neberou v úvahu;

- 1.10 „poloměrem zakřivení“ poloměr oblouku kružnice, která se co nejvíce blíží oblému tvaru uvažované konstrukční části.
2. Na vozidlech se požaduje provedení těchto zkoušek:
- 2.1 Náraz makety nohy do nárazníku:

vyžaduje se provedení jedné z následujících zkoušek:

- a) Náraz dolní části makety nohy do nárazníku: Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Maximální úhel dynamického ohybu kolena nesmí překročit 21,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 200 g;
- b) Náraz horní části makety nohy do nárazníku: Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 7,5 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 510 Nm.

¹² Úř. věst. L 267, 19.10.1977, s. 1.

2.2 Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu do 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase by neměl překročit možnou cílovou hodnotu 5,0 kN, zapíše se ohybový moment působící na maketu a porovná se s možnou cílovou hodnotou 300 Nm.

Tato zkouška se provádí pouze za účelem vyhodnocování a výsledky se v úplnosti zapíší.

2.3 Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého do horního povrchu kapoty:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 3,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) nesmí překročit 1000 na dvou třetinách zkušební povrchové plochy kapoty a 2000 na zbývajících jedné třetině této plochy.

2.4 Náraz makety hlavy dospělého do čelního skla:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 4,8 kg. Zapiše se kritérium pohybu hlavy (HPC) a porovná se s možnou cílovou hodnotou 1000.

Tato zkouška se provádí pouze za účelem vyhodnocování a výsledky se v úplnosti zapíší.

3. Na vozidlech se požaduje provedení těchto zkoušek:

3.1 Náraz makety nohy do nárazníku:

Vyžaduje se provedení jedné z následujících zkoušek:

- a) Náraz dolní části makety nohy do nárazníku: Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Maximální úhel dynamického ohybu kolena nesmí překročit 19,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 170 g.

Dále může výrobce určit šířky až do celkové hodnoty 264 mm pro zkoušky nárazem do nárazníku, přičemž zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 250 g.

- b) Náraz horní části makety nohy do nárazníku: Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 7,5 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 510 Nm.

3.2 Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu do 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase se porovná s možnou maximální hodnotou 5,0 kN a ohybový moment působící na maketu se porovná s možnou maximální hodnotou 300 Nm.

Tato zkouška se provádí pouze za účelem vyhodnocování a výsledky se v úplnosti zapíší.

3.3 Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého do horního povrchu kapoty:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 3,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) musí splňovat požadavky bodu 3.5.

3.4 Náraz makety hlavy dospělého do horního povrchu kapoty:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 4,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) musí splňovat požadavky bodu 3.5.

3.5 Zapsaná hodnota kritéria pohybu hlavy (HPC) nesmí překročit 1000 na jedné polovině zkušební povrchové plochy u makety hlavy dítěte a navíc nesmí překročit 1000 na dvou třetinách zkušebních povrchových ploch u makety hlavy dítěte a makety hlavy dospělého dohromady. Kritérium pohybu hlavy (HPC) na zbývajících povrchových plochách nesmí u obou maket hlavy překročit 1700.

4. Na vozidlech se požaduje provedení těchto zkoušek:

4.1 Referenční zkouška k určení bodu provozu systému, v němž se aktivuje protiblokovací brzdový systém (ABS).

4.2 Zkouška k ověření, zda je systém asistence při brzdění řádně spuštěn tak, aby se uplatnily maximální dosažitelné vlastnosti zpomalení vozidla.

5. Na systémech čelní ochrany se požaduje provedení těchto zkoušek:

5.1 Náraz dolní části makety nohy do systému čelní ochrany:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Maximální úhel dynamického ohybu kolena nesmí překročit 21,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 200 g.

5.1.1 Avšak s ohledem na systémy čelní ochrany, které byly schváleny jako samostatné technické celky určené pouze k použití na stanovených vozidlech o maximální hmotnosti nepřevyšující 2,5 tuny, kterým bylo uděleno schválení typu před 1. říjnem 2005, nebo vozidlech o maximální hmotnosti převyšující 2,5 tuny, může být zkouška stanovená v bodě 5.1 nahrazena zkouškou stanovenou v bodě 5.1.1.1 nebo v bodě 5.1.1.2.

5.1.1.1 Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Maximální úhel dynamického ohybu kolena nesmí překročit 26,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 7,5 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 250 g.

5.1.1.2 Na vozidle se provádějí dvě zkoušky, jedna s namontovaným systémem čelní ochrany a druhá bez namontovaného systému čelní ochrany, při rychlosti nárazu 40 km/h. Obě zkoušky se provádějí na rovnocenných místech dle dohody s příslušným zkušebním orgánem. Zaznamenají se hodnoty maximálního úhlu dynamického

ohybu kolena, maximálního dynamického střížného posuvu kolenního kloubu a zrychlení měřeného na horním konci holeně. V každém případě hodnoty zaznamenané u vozidla s namontovaným systémem čelní ochrany nesmějí překročit 90 % hodnot zaznamenaných u vozidla bez namontovaného systému čelní ochrany.

- 5.1.2 Pokud je dolní výška systému čelní ochrany větší než 500 mm, musí být zkouška nárazem dolní části makety nohy do systému čelní ochrany nahrazena zkouškou nárazem horní části makety nohy do systému čelní ochrany uvedenou v bodě 5.2.

- 5.2 Náraz horní části makety nohy do systému čelní ochrany:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 7,5 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 510 Nm.

- 5.2.1 Avšak s ohledem na systémy čelní ochrany, které byly schváleny jako samostatné technické celky určené pouze k použití na stanovených vozidlech o maximální hmotnosti nepřevyšující 2,5 tuny, kterým bylo uděleno schválení typu před 1. říjnem 2005, nebo vozidlech o maximální hmotnosti převyšující 2,5 tuny, může být zkouška stanovená v bodě 5.2 nahrazena zkouškou stanovenou v bodě 5.2.1.1 nebo v bodě 5.2.1.2.

- 5.2.1.1 Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 9,4 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 640 Nm.

- 5.2.1.2 Na vozidle se provádějí dvě zkoušky, jedna s namontovaným systémem čelní ochrany a druhá bez namontovaného systému čelní ochrany, při rychlosti nárazu 40 km/h. Obě zkoušky se provádějí na rovnocenných místech dle dohody s příslušným zkušebním orgánem. Zaznamenají se hodnoty okamžitého součtu nárazových sil a ohybového momentu působícího na maketu. V každém případě hodnoty zaznamenané u vozidla s namontovaným systémem čelní ochrany nesmějí překročit 90 % hodnot zaznamenaných u vozidla bez namontovaného systému čelní ochrany.

- 5.2.2 Pokud je dolní výška systému čelní ochrany rovna 500 mm nebo menší, musí být zkouška nárazem horní části makety nohy do systému čelní ochrany nahrazena zkouškou nárazem dolní části makety nohy do systému čelní ochrany uvedenou v bodě 5.1.

- 5.3 Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany systému čelní ochrany. Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase na horní a spodní část makety by neměl překročit možnou cílovou hodnotu 5,0 kN a ohybový moment působící na maketu by neměl překročit možnou cílovou hodnotu 300 Nm. Oba údaje se zaznamenají za účelem vyhodnocování.

- 5.4 Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého do systému čelní ochrany. Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h za použití makety hlavy dítěte nebo malého dospělého o hmotnosti 3,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) vypočítané z výsledků časových průběhů akcelerometru nesmí v žádném případě překročit hodnotu 1000.

6. Ustanovení týkající se výroby a montáže systémů čelní ochrany:
- 6.1 Následující požadavky platí pro systémy čelní ochrany, které jsou dodávány namontované na nových vozidlech, a stejně tak pro systémy čelní ochrany dodávané jako samostatné technické celky k montáži na stanovená vozidla.
- 6.1.1 Konstrukční části systému čelní ochrany musí být vyrobeny tak, aby veškeré pevné plochy, kterých se může dotknout koule o průměru 100mm, měly minimální poloměr zakřivení 5 mm.
- 6.1.2 Celková hmotnost systému čelní ochrany včetně veškerých úchytů a držáků nesmí přesáhnout 1,2 % maximální hmotnosti vozidla, pro něž je určen, přičemž jeho maximální hmotnost smí být 18 kg.
- 6.1.3 Systém čelní ochrany namontovaný na vozidle nesmí převyšovat o více než 50 mm vztaznou čáru náběžné hrany kapoty.
- 6.1.4 Systémem čelní ochrany nesmí být vozidlo, na které je namontován, rozšířeno. Pokud celková šířka systému čelní ochrany představuje více než 75 % šířky vozidla, musí být konce systému zahnuty směrem k vnějšímu povrchu, aby se riziko zachycení snížilo na minimum. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud je systém čelní ochrany zapuštěný do karoserie nebo je její součástí nebo pokud jsou konce systému zahnuty tak, že nedojde ke kontaktu mezi nimi a koulí o průměru 100 mm a že mezera mezi konci systému a okolní karoserií není větší než 20 mm.
- 6.1.5 Při splnění podmínek bodu 6.1.4 nesmí být mezera mezi konstrukčními částmi systému čelní ochrany a vnějším povrchem pod systémem čelní ochrany větší než 80 mm. Na prohlubně v povrchu karoserie pod systémem čelní ochrany (jako otvory v mřížce chladiče, otvory sání vzduchu apod.) se nebere ohled.
- 6.1.6 Aby byla zachována účelnost nárazníku vozidla, nesmí být podélná vzdálenost mezi nejřednější částí nárazníku a nejřednější částí systému čelní ochrany v žádném místě po celé šířce vozidla větší než 50 mm.
- 6.1.7 Systém čelní ochrany nesmí výraznou měrou snižovat účinnost nárazníku. Tento požadavek se považuje za splněný, jestliže na systému čelní ochrany jsou nejvýše dvě svislé konstrukční části a žádné vodorovné konstrukční části přecházející nárazník.
- 6.1.8 Systém čelní ochrany nesmí být nakloněn vpřed od svislice. Nejvyšší součásti systému čelní ochrany nesmějí vyčnívat vzhůru nebo dozadu (k čelnímu sklu) více než 50 mm nad vztaznou čáru náběžné hrany kapoty vozidla s odmontovaným systémem čelní ochrany.
- 6.1.9 Shoda s požadavky schvalování typu vozidel nesmí být namontováním systému čelní ochrany narušena.
7. Odchylně od bodů 2, 3 a 5 může příslušný schvalovací orgán považovat požadavky pro jakoukoliv zkoušku stanovenou v uvedených bodech za splněné na základě jakýchkoliv odpovídajících zkoušek provedených podle požadavků jiné zkoušky podle této přílohy.

PŘÍLOHA II

Vzorové informační dokumenty poskytované výrobcem

Část 1:

Informační dokument týkající se schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců.

Část 2:

Informační dokument týkající se schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany.

Část 3:

Informační dokument týkající se schválení typu systému čelní ochrany jako samostatného technického celku.

Část 1

(VZOR)

Informační dokument č.

týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska

ochrany chodců

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu předkládají trojmo. Všechny výkresy musí být předkládány na formátu A4 ve vhodném měřítku a musí být dostatečně podrobné nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat dostatečně podrobně.

Mají-li systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky elektronické řízení, musí být dodány informace o jeho výkonu.

0 OBECNĚ

0.1 Značka (obchodní firma výrobce):

0.2. Typ:

0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):

0.3 Způsob identifikace typu, je-li na vozidle vyznačen^{(b)(1)}:

0.3.1. Umístění tohoto označení:

0.4 Kategorie vozidla^(c):

0.5 Název a adresa výrobce:

0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):

0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA

1.1 Fotografie a/nebo výkresy představitele typu vozidla:

1.6 Umístění a uspořádání motoru:

9. KAROSERIE

9.1 Typ karoserie:

^(b) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte (jsou případy, kdy není třeba nic vypustit, pokud se vyplňuje více záznamů).

^(c) Klasifikace podle definic uvedených v příloze II části A směrnice [.../.../ES].

9.2 Použité materiály a způsoby konstrukce:

9.23 Ochrana chodců

9.23.1 Musí být dodán podrobný popis včetně fotografií a/nebo výkresů vozidla se zaměřením na konstrukci, rozměry, významné vztahné čáry a konstrukční materiály přední části vozidla (vnitřní a vnější). Tento popis by měl zahrnovat podrobnosti o každém vestavěném aktivním ochranném systému.

Část 2

(VZOR)

Informační dokument č.

týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu předkládají trojmo. Všechny výkresy musí být předkládány na formátu A4 ve vhodném měřítku a musí být dostatečně podrobné nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat dostatečně podrobně.

Pokud jsou v systémech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích využity speciální materiály, musí být předloženy informace o jejich vlastnostech.

0. OBECNĚ

0.1 Značka (obchodní firma výrobce):

0.2 Typ:

0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):

0.3 Způsob identifikace typu, je-li na vozidle vyznačen^{(b)(1)}:

0.3.1 Umístění tohoto označení:

0.4 Kategorie vozidla^(c):

0.5 Název a adresa výrobce:

0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):

0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA

1.1 Fotografie a/nebo výkresy představitele typu vozidla:

2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY: (v kg a mm) (případně uveďte odkaz na výkres)

2.8 Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla podle údaje výrobce:

2.8.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy (max. a min.):

^(b) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte (jsou případy, kdy není třeba nic vypustit, pokud se vyplňuje více záznamů).

^(c) Klasifikace podle definic uvedených v příloze II části A směrnice [.../.../ES].

9. KAROSERIE

9.1 Typ karoserie:

9.24 Systém čelní ochrany

9.24.1 Obecné uspořádání (nákrasy nebo fotografie) zobrazující polohu a upevnění systémů čelní ochrany:

9.24.2 Nákrasy a/nebo fotografie, je-li to opodstatněné, mřížek otvorů sání vzduchu, mřížky chladiče, ozdobných lemů, znaků, emblémů a prohlubní a všech vnějších výstupků a součástí vnějšího povrchu, které lze považovat za velmi důležité (např. osvětlovací zařízení). Pokud nejsou části vyjmenované v předchozí větě velmi důležité, může být jejich výkres pro dokumentační účely nahrazen fotografiemi, které jsou v případě potřeby doplněny rozměrovými údaji a/nebo popisem:

9.24.3 Všechny podrobnosti o vyžadovaných úchytech a úplné pokyny včetně požadavků na krouticí moment pro úchyty:

9.24.4 Výkres nárazníků:

9.24.5 Výkres podlahové čáry přední části vozidla:

Část 3

(VZOR)

Informační dokument č.

týkající se ES schválení typu systému čelní ochrany

jako samostatného technického celku

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu předkládají trojmo.

Všechny výkresy musí být předkládány na formátu A4 ve vhodném měřítku a musí být dostatečně podrobné nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat dostatečně podrobně.

Pokud jsou v systémech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích využity speciální materiály, musí být předloženy informace o jejich vlastnostech.

0. OBECNĚ

0.1 Značka (obchodní firma výrobce):

0.2 Typ:

0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):

0.5 Název a adresa výrobce:

0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:

1. POPIS ZAŘÍZENÍ

1.1 Podrobný technický popis (včetně fotografií nebo výkresů):

1.2. Pokyny pro sestavení a montáž, včetně požadovaných krouticích momentů:

1.3. Seznam vozidel, na která smí být systém namontován:

1.4 Omezení použití a podmínky montáže:

PŘÍLOHA III

Vzorové certifikáty ES schválení typu

Část 1:

Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců

Část 2:

Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany

Část 3:

Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu systému čelní ochrany jako samostatného technického celku

Část 1

(VZOR)

(maximální formát: A4 (210 × 297 mm))

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

RAZÍTKO ES
schvalovacího orgánu

Sdělení týkající se

- ES schválení typu¹
- rozšíření ES schválení typu¹
- odmítnutí ES schválení typu¹
- odejmutí ES schválení typu¹

pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců

s ohledem na nařízení (ES) č./..... provedené

naposledy pozměněné nařízením (ES) č./.....

Číslo ES schválení typu: _____

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

0.1 Značka (obchodní firma výrobce):

0.2 Typ:

0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):

0.3 Způsob identifikace typu, je-li na vozidle vyznačen⁽²⁾:

0.3.1 Umístění tohoto označení:

0.4 Kategorie vozidla⁽³⁾:

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týkají tyto informace, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽³⁾ Podle definice v příloze II části A směrnice [.../.../ES].

- 0.5 Název a adresa výrobce:
- 0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):
- 0.9 Zástupce výrobce:

ODDÍL II

1. Případné doplňkové informace (viz doplněk)
2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
3. Datum zkušebního protokolu:
4. Číslo zkušebního protokolu:
5. Případné poznámky (viz doplněk)
6. Místo:
7. Datum:
8. Podpis:

Přílohy:

Schvalovací dokumentace

Zkušební protokol

Doplňěk

k certifikátu ES schválení typu č.

týkajícímu se schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců

s ohledem na nařízení (ES) č. /

1. Doplňkové informace
- 1.1 Stručný popis typu vozidla z hlediska nosné konstrukce, rozměrů, tvarování a konstrukčních materiálů:
- 1.2 Umístění motoru: přední část / zadní část / střed ⁽¹⁾
- 1.3 Pohon: pohon na přední kola / pohon na zadní kola ⁽¹⁾
- 1.4 Hmotnost vozidla předaného ke zkoušce:
 - Přední náprava:
 - Zadní náprava:
 - Celkem:

¹ Nehodící se škrtněte.

1.5 Výsledky zkoušek podle požadavků přílohy I nařízení (ES) č. .../....:

1.5.1 Výsledky zkoušek podle bodu 2:

Zkouška	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/n evyhovuje ¹
Náraz dolní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Úhel ohybu	----- stupňů	
	Střížný posuv	----- mm	
	Zrychlení na holeni	----- g	
Náraz horní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	----- kN	
	Ohybový moment	----- Nm	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty	Součet nárazových sil	----- kN	(2)
	Ohybový moment	----- Nm	(2)
Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého (3,5 kg) do horního povrchu kapoty	Hodnoty HPC v zóně A (12 výsledků ⁽³⁾)		
	Hodnoty HPC v zóně B (6 výsledků ⁽³⁾)		
Náraz makety hlavy dospělého (4,5 kg) do čelního skla	Hodnoty HPC (5 výsledků ⁽⁴⁾)		(2)

¹ Podle hodnot uvedených v příloze I bodu 2 nařízení (ES) č. [.../....].

² Pouze za účelem vyhodnocování.

³ Podle [prováděcího právního předpisu] Komise.

⁴ Podle [prováděcího právního předpisu] Komise.

1.5.2 Výsledky zkoušek podle bodu 3:

Zkouška	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/n evyhovuje ⁵
Náraz dolní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Úhel ohybu	----- stupňů	
	Střížný posuv	----- mm	
	Zrychlení na holeni	----- g	
Náraz horní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	----- kN	
	Ohybový moment	----- Nm	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty	Součet nárazových sil	----- kN	⁽⁶⁾
	Ohybový moment	----- Nm	⁽⁶⁾
Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého (3,5 kg) do horního povrchu kapoty	Hodnoty HPC (9 výsledků ⁽⁷⁾)		
Náraz makety hlavy dospělého (4,5 kg) do horního povrchu kapoty	Hodnoty HPC (9 výsledků ⁽⁷⁾)		

Poznámky: (např. platnost pro vozidla s levostranným a pravostranným řízením)

1.5.3 Požadavky bodu 4:

Údaje o dodaném systému asistence při brzdění ⁸	
Poznámky: ⁹	

⁵ Podle hodnot uvedených v příloze I bodu 3 nařízení (ES) č. [.../....].

⁶ Pouze za účelem vyhodnocování.

⁷ Podle [prováděcího právního předpisu] Komise.

⁸ Uveďte podrobnosti o způsobu fungování systému.

⁹ Uveďte podrobnosti o zkouškách provedených k ověření systému.

Část 2

(VZOR)

(maximální formát: A4 (210 x 297 mm))

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

RAZÍTKO ES schvalovacího orgánu

Sdělení týkající se

- ES schválení typu¹
- rozšíření ES schválení typu¹
- odmítnutí ES schválení typu¹
- odejmutí ES schválení typu¹

pro typ vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany

s ohledem na nařízení (ES) č./..... provedené

naposledy pozměněné nařízením (ES) č./.....

Číslo ES schválení typu:

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

0.1 Značka (obchodní firma výrobce):

0.2 Typ

0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):

0.3 Způsob identifikace typu, je-li na vozidle vyznačen⁽²⁾:

0.3.1 Umístění tohoto označení:

0.4 Kategorie vozidla⁽³⁾:

0.5 Název a adresa výrobce:

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týkají tyto informace, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽³⁾ Podle definice v příloze II části A směrnice [.../.../ES].

0.8 Adresa (adresy) montážního závodu (závodů):

0.9 Zástupce výrobce:

ODDÍL II

1. Případné doplňkové informace: viz doplněk

2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:

3. Datum zkušebního protokolu:

4. Číslo zkušebního protokolu:

5. Případné poznámky: viz doplněk

6. Místo:

7. Datum:

8. Podpis:

Přílohy:

Schvalovací dokumentace

Zkušební protokol

Doplněk

k certifikátu ES schválení typu č.

týkajícímu se schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany

s ohledem na nařízení (ES) č. /

1. Případné doplňkové informace:
2. Poznámky:
3. Výsledky zkoušek podle požadavků přílohy I bodu 5 nařízení (ES) č. .../.....:

Zkouška	Zaznamenané hodnoty		Vyhovuje/n evyhovuje
Náraz dolní části makety nohy do systému čelní ochrany - 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Úhel ohybu	 stupňů	
	Střížný posuv	 mm	
	Zrychlení na holeni	 g	
Náraz horní části makety nohy do systému čelní ochrany - 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	 kN	
	Ohybový moment	 Nm	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany systému čelní ochrany - 3 zkušební polohy (pouze pro vyhodnocování)	Součet nárazových sil	 kN	
	Ohybový moment	 Nm	
Náraz makety hlavy dítěte nebo hlavy malého dospělého (3,5 kg) do systému čelní ochrany	Hodnoty HPC (nejméně 3 hodnoty)		

Část 3

(VZOR)

(maximální formát: A4 (210 x 297 mm))

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

RAZÍTKO ES schvalovacího orgánu

Sdělení týkající se

- ES schválení typu¹
- rozšíření ES schválení typu¹
- odmítnutí ES schválení typu¹
- odejmutí ES schválení typu¹

pro typ systému čelní ochrany jako samostatného technického celku

s ohledem na nařízení (ES) č. .../... provedené

naposledy pozměněné nařízením (ES) č.//.....

Číslo ES schválení typu:

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

0.1 Značka (obchodní firma výrobce):

0.2 Typ:

0.3 Způsob identifikace typu, je-li na systému čelní ochrany vyznačen⁽²⁾:

0.3.1 Umístění tohoto označení:

0.5 Název a adresa výrobce:

0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:

0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční částí nebo samostatného technického celku, kterých se týkají tyto informace, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

ODDÍL II

1. Doplnkové informace: viz doplněk
2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
3. Datum zkušebního protokolu:
4. Číslo zkušebního protokolu:
5. Případné poznámky: viz doplněk
6. Místo:
7. Datum:
8. Podpis:

Přílohy:

Schvalovací dokumentace

Zkušební protokol

Doplňěk

k certifikátu ES schválení typu č.

týkajícímu se schválení typu systému čelní ochrany jako samostatného technického celku

s ohledem na nařízení (ES) č. /

1. Doplňkové informace

1.1 Způsob připevnění:

1.2 Pokyny pro sestavení a montáž:

1.3 Seznam vozidel, na která může být systém čelní ochrany namontován, všechna omezení použití a nezbytné podmínky pro montáž:

.....

2. Poznámky:

3. Výsledky zkoušek podle požadavků přílohy I bodu 5 nařízení (ES) č. .../.....:

Zkouška	Zaznamenané hodnoty		Vyhovuje/n evyhovuje
Náraz dolní části makety nohy do systému čelní ochrany - 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Úhel ohybu	 stupňů	
	Střížný posuv	 mm	
	Zrychlení na holeni	 g	
Náraz horní části makety nohy do systému čelní ochrany - 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	 kN	
	Ohybový moment	 Nm	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany systému čelní ochrany - 3 zkušební polohy (pouze pro vyhodnocování)	Součet nárazových sil	 kN	
	Ohybový moment	 Nm	
Náraz makety hlavy dítěte nebo hlavy malého dospělého (3,5 kg) do systému čelní ochrany	Hodnoty HPC (nejméně 3 hodnoty)		

PŘÍLOHA IV

ZNAČKA ES SCHVÁLENÍ TYPU

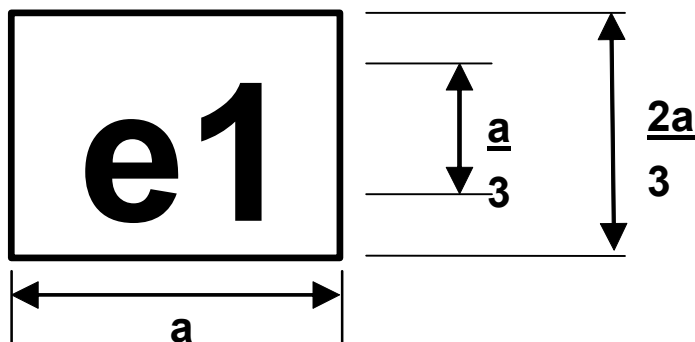
1. Tuto značku tvoří:
 - 1.1 Obdélník, ve kterém je vepsáno malé písmeno „e“ a rozlišující číslo nebo písmeno (písmena) členského státu, který udělil ES schválení typu pro samostatný technický celek
 - 1 pro Německo
 - 2 pro Francii
 - 3 pro Itálii
 - 4 pro Nizozemsko
 - 5 pro Švédsko
 - 6 pro Belgie
 - 7 pro Maďarsko
 - 8 pro Českou republiku
 - 9 pro Španělsko
 - 11 pro Spojené království
 - 12 pro Rakousko
 - 13 pro Lucembursko
 - 17 pro Finsko
 - 18 pro Dánsko
 - 19 pro Rumunsko
 - 20 pro Polsko
 - 21 pro Portugalsko
 - 23 pro Řecko
 - 24 pro Irsko
 - 26 pro Slovinsko
 - 27 pro Slovenskou republiku

- 29 pro Estonsko
- 32 pro Lotyšsko
- 34 pro Bulharsko
- 36 pro Litvu
- 49 pro Kypr
- 50 pro Maltu

- 1.2 „Základní číslo schválení typu“ v blízkosti obdélníku obsažené v části 4 čísla schválení typu uvedeného v [příloze VII směrnice .../.../ES], před nímž jsou uvedeny dvě číslice označující pořadové číslo přidělené poslední významné technické změně tohoto nařízení ke dni udělení ES schválení typu. V tomto nařízení je tímto pořadovým číslem dvojčíslí 01.
- 1.3 Hvězdička vložená za pořadové číslo znamená, že systém čelní ochrany byl pro zkoušku makety nohy schválen za podmínek stanovených v bodě 5.1.1 nebo 5.2.1 přílohy I. Pokud použití těchto podmínek nebylo schvalovacím orgánem schváleno, nahradí se hvězdička mezerou.
- 1.4 Značka ES schválení typu musí být snadno čitelná a nesmazatelná.

Dodatek

Příklad značky ES schválení typu



01*1471 $\frac{a}{3}$

($a \geq 12 \text{ mm}$)

Zařízení opatřené výše uvedenou značkou ES schválení typu je systém čelní ochrany, jehož typ byl schválen v Německu (e1) v souladu s tímto nařízením (01) pod základním číslem schválení typu 1471.

Hvězdička znamená, že systém čelní ochrany byl pro zkoušku makety nohy schválen za podmínek stanovených v bodě 5.1 přílohy I. Pokud použití těchto podmínek nebylo schvalovacím orgánem schváleno, nahradí se hvězdička mezerou.